

MINISTORY

EINDELIJK GAAN WE NAAR ... ARNHEM

door R. Mawdsley

Bijlage bij Nieuwsbrief No. 67, augustus 1997

Soldaat R. Mawdsley behoorde in september 1944 tot het verbindingspeloton van de hoofdkwartiercompagnie van het 1e Bataljon van het Border Regiment (Signal platoon, HQ Company, 1st Battalion, The Border Regiment).

Burford, Engeland; 15 september. De vrijdag breekt aan, en het ziet er naar uit dat het een prachtige dag zal worden. Voor de zoveelste keer laden we zweefvliegtuigen; het zal wel weer voor niets zijn. Een en ander betekent een vroeg ontbijt, het rantsoen uit de proviandtas, en je emailen mok aan de riem.

Terwijl de vrachtwagen ons en het materiaal naar het vliegveld rijdt, praten we met elkaar over het doel van de komende operatie. Enkele jongens denken dat het net zo zal zijn als de vorige keren, en dat we binnen 48 uur weer bezig zijn om de 'vliegende dooskisten' uit te laden. Een paar slimmerikken weten zeker dat nu de grote voorstelling echt begint, en ikzelf heb geen idee wat ik ervan moet denken.

Ah, daar is de luchtmachtbasis. Een RAFman klaart de voertuigen in, en wij rijden verder naar een algemeen verzamelpunt. Daar stappen we uit, en menig een begint vervolgens druk heen en weer te lopen en orders uit te delen. Ik ben al zo gewend geraakt aan deze procedure dat ik achter bij de vrachtwagen blijf staan en me van niemand wat aantrek.

Na ongeveer een half uur begint alles en iedereen tot rust te komen, en ik begeef me naar de plek waar de glider staat waar ik in moet. Het vliegveld staat vol met zweefvliegtuigen en sleeptoestellen, in kleine groepjes van drie en vier stuks. De gliders die jeeps en aanhangwagentjes vervoeren, worden naar speciale laadplatformen gesleept.

Ik heb geluk dat in mijn toestel slechts drie zware en drie lichte motorfietsen geladen moeten worden, dus het duurt niet lang om ze vast te zetten. Terwijl we daar mee bezig zijn, loopt RAFgrondpersoneel rond het toestel om wat kleine werkzaamheden te verrichten. Als we klaar zijn, restoert nog slechts de taak om de naam van je vriendin op de romp te kalken. Voordat ik aan de mijne begin, hebben enkele kameraden hun merkteken al achtergelaten. Om sommige van de krenten moet ik lachen; de belangrijkste zijn: 'Pas op Adolf', 'Alice, het gevaar van Manchester' en 'Pat, het meisje uit Liverpool'. Het laatste kunstwerkje draagt mijn signatuur.

Het is 12.15 uur, en dus kappen we er allemaal mee zodat we aan het rantsoen kunnen beginnen: de gebruikelijke kaas-sandwich en een mok thee. Nu we weer met z'n allen bij elkaar zijn, beginnen de echte roddelaars op volle toeren te draaien. Driftig wordt er gefluisterd: 'het hart van Duitsland, België, Nederland, Zuid-Frankrijk'.

Niemand weet waar we heen gaan, maar ze denken graag dat ze helemaal op de hoogte zijn. Hoe dan ook, waarom zouden we ons zorgen maken? Morgen krijgen we instructies, en dan zullen we echt weten wat het doel van de reis is.

We gaan weer verder met het werk, en ik krijg opdracht om te assisteren bij het laden van een jeep met een aanhangwagen. Het ding zit vol met munitie, en ik ben blij dat ik daarin niet hoef mee te vliegen. Na veel bloed, zweet en tranen krijgen we de zaak naar binnen, en staat ons de taak van het vastsjorren te wachten. Dit moet heel zorgvuldig gebeuren, want als de jeep tijdens de vlucht begint te schuiven, is het gedaan met de passagiers van het zweefvliegtuig. Eindelijk is het karwei geklaard, en we kuieren terug



*Soldaat R. Mawdsley (Signal platoon, HQ Company, 1st Battalion, The Border Regiment), januari 1944.
(Foto via R. Mawdsley; coll. Alex Junier)*

naar onze truck. Daar wachten we op de komst van de andere laadgroepjes, en uiteindelijk gaan we terug naar onze kwartieren. Op de weg daarheen vliegen de roddels weer in het rond, en goddank komt het kampement spoedig in zicht. Ik voel me echt moe, en ik ga dus meteen onder zeil. Ik lig er nog geen half uur in als de sergeant van dienst de barak inkomt met het goede nieuws dat we deze avond allemaal uit mogen gaan. Dit is hoogst ongebruikelijk, want als de zweefvliegtuigen geladen zijn, mogen we meestal het kamp niet verlaten.

Na 'de thee' (een lichte maaltijd) zullen mijn vriend en ik meeliften naar de dichtstbijzijnde grote stad. Vanavond moeten we het er flink van nemen, want voorlopig kan het ons laatste uitje in Engeland wel eens zijn. Eerlijk gezegd heb ik zelf nu het gevoel dat deze operatie afgelast zal worden.

We besluiten om eerst eens goed te eten in de kantine. Daarna gaan we naar de bioscoop om Danny Kaye in 'Up in Arms' te zien, en we lachen heel wat af. De film leidt onze aandacht af van wat ons mogelijk te wachten staat de komende dagen. Na de voorstelling hebben we nog een uurtje over, en dus stappen we vlakbij een danstheater binnen. Hier krijgen we de kans de lokale schoonheden te bekijken, en de aanblik van de dansende meisjes doet me denken aan mijn zus thuis. Ik vraag me af wanneer ik mijn familie weer zal zien; als ik ooit nog thuis kom.

Het is tijd om op te stappen en met de vrachtwagen terug naar het kamp te rijden. Als we bij het voertuig zijn gekomen, merken we dat nog drie kerels ontbreken. Na circa een half uur worden ze ontdekt als ze langs de weg komen aankuieren. Zo te horen hebben ze een paar pilsjes te veel op. Uiteindelijk krijgen we ze aan boord, en de truck begint aan de terugreis naar het kampement.

Na een uur zijn we weer in ons thuishonk aanbeland, en ik kruip in bed. Ik voel me ietwat gelukkiger dan een paar uur eerder. Het kan niet anders dan dat ik moe ben, want ik dommel snel in en spoedig slaap ik. Zo komt er weer een eind aan een dag; wat staat ons morgen te wachten?

Zaterdag 16 september. ● Op het onchristelijke tijdstip van 7.45 uur word ik wakker gemaakt door een korporaal die me vraagt of ik een slagschip wil kopen. Dit is in het leger de gebruikelijke manier om een slapende kameraad te wekken. Na een goed ontbijt krijgen we de mededeling te horen dat we om 9.00 uur geïnstrueerd zullen worden.

We begeven ons naar de desbetreffende ruimte, alwaar onze pelotonscommandant begint met ons tekst en uitleg te geven. Aan zijn verhaal voegt de Inlichtingenofficier (luitenant R. Hope-Jones -red.-) wat relevante opmerkingen toe. Het plan van de operatie is om in Nederland de rivierovergangen van de Rijn te veroveren bij een plaats genaamd Arnhem. We moeten deze bruggen en (veer)Ponten in handen houden totdat het Tweede Leger ze bereikt heeft. Op die manier kan de weg naar Duitsland geopend worden. Enige details worden gegeven over de mate van tegenstand die we mogen verwachten. Ook krijgen we informatie over de hoeveelheid luchtsteun waar we op kunnen rekenen. Een grote stroom bommenwerpers zal voor ons uitvliegen, en een flink aantal jachtvliegtuigen zal ons escorteren op weg naar de

landingszones. Tijdens de gevechtsacties op de grond zullen we elke dag om 17.00 uur vanuit de lucht worden bevoorrad.

Onze pelotonscommandant (luitenant J. Hardy -red.-) is klaar, en hij informeert of wij nog vragen hebben. 'Hoeveel luchtafweer kunnen we verwachten? Welke route vliegen we? Wanneer zal het Tweede Leger bij ons aansluiten? De gebruikelijke vragen dus; en veel andere, maar soortgelijke, volgen.

Ons aandeel in de strijd is slechts een onderdeeltje van een veel grotere militaire operatie. Verder naar het zuiden worden nog eens twee luchtlandingsdivisies ingezet, en ook zij krijgen tot taak rivierovergangen te veroveren en in geallieerde handen te houden totdat het Tweede Leger ze bereikt heeft. Als deze klus geklaard wordt, staat de Mof nog een aardige verrassing te wachten. Het grondleger zal immers in een tempo oprukken dat zo hoog is als de vijand nooit zal verwachten.

Als de belangrijkste briefing is afgerond, krijgen wij verbindingstroepen nog aparte instructies. Het betreft de codesignalen, informatie over het leggen van kabels, de grondluchtsignalen, en talloze andere dingen die iemand van de Royal Signals moet weten. Vervolgens moeten we onze radiosets instellen, want de onderlinge communicatie moet perfect zijn zodat ons bataljon zijn taak naar behoren kan uitvoeren. We verspreiden ons om onze uitrusting bij elkaar te zoeken. We hebben alles al wel klaar staan, maar het is nodig dat we enige kleine aanpassingen doen. En we moeten nog opdraven om Nederlands geld te ontvangen. Dit laatste is niet nieuw voor ons, want bij eerdere gelegenheden hebben we al Franse, Belgische en Duitse valuta gekregen. Nu dan, voor de eerste keer, Nederlandse.

Als we alles hebben wat we hadden moeten krijgen, schrijven we brieven. We verzekeren ons ervan dat onze stenguns, magazijnen en granaten allemaal picobello voor elkaar zijn. De brief die ik naar huis schrijf, is er één van het gebruikelijke type: 'Met mij gaat het goed, met jullie ook, hoop ik', en meer van dat soort zinnen. Ik kan niet op papier zetten, en op die manier mijn ouders laten weten, dat we morgen vertrekken. Maar ze zullen wel begrijpen waar ik ben als ze maandagmorgen de krant lezen.

Na 'de thee' is er een onderling, geïmproviseerd concert. De band speelt moderne melodietjes, en enkele jongens geven een dansje ten beste. Alles bij elkaar hebben we een leuke avond.

Om ongeveer 22.30 uur zoek ik mijn bed op. Ik slaap een stuk gemakkelijker dan ik ooit had kunnen verwachten. De nacht voor een militaire operatie blijf ik meestal klaarwakker. Maar ik heb nog steeds het gevoel dat de hele zaak gedurende de nacht, net als de vorige keren, afgelast zal worden.

Het wordt zondag, en het weer ziet er perfect uit. Het ontbijt is wederom goed te eten, en daarna staan we nog wat met elkaar te praten tot we op appèl worden geroepen. We doen onze uitrusting aan, ons onderwijl afvragend hoe lang het zal duren voordat de zaak weer wordt afgeblazen. Uiteindelijk klimmen we in de vrachtwagen die ons naar het vliegveld zal brengen. Onderweg bespreken we de operatie, de weersomstandigheden, en de mogelijkheid van afgelasting.



*Sleeptoeellen en gliders boven Engeland op weg naar Europa. Helaas is niet bekend waar, wanneer en tijdens welke operatie de foto is genomen. Wie kan opheldering verschaffen?
(Foto via David Lewis; coll. Genecearchief Renkum)*

Als we op de plaats van bestemming aankomen, worden we afgezet bij onze respectieve gliders. We maken kennis met de twee zweefvliegtuigpiloten die ons naar Nederland zullen brengen. Zij delen ons mee dat het een beetje te mistig is om te vliegen, en dat het vertrek een uur is uitgesteld. Wij gaan er dus allemaal vanuit dat het niet doorgaat.

De commanderende officier verdeelt ons over de zitplaatsen in de glider. Ik krijg nummer 27 aan de stuurboordzijde, vlak bij de staart. Dit bevalt me niet echt, omdat dat gedeelte van het toestel de meeste klappen opvangt tijdens de vlucht. De officier wijst ons ook onze plek toe bij het zweefvliegtuig nadat het is geland. De mijne is onder de vleugel, in een ongeveer '9 uur' positie.

Nadat deze allerlaatste instructies zijn gegeven, gaan we bij het toestel onder de vleugel zitten, en praten over thuis of over de afgelopen fijne avond uit. Twee 'Waafs' (Women's Army Air Force = Luva) arriveren in een vrachtauto. Ze hebben een apparaat bij zich om de perslucht-tanks van de glider te vullen. Zodra de meisjes in beeld komen, staat iedereen op en probeert een praatje aan te knopen. De grootste Casanova's maken een afspraakje, maar Joost mag

weten wanneer de blijde gebeurtenis zal plaatsvinden. Als de Waafs klaar zijn, wensen ze ons veel succes en gaan naar het volgende toestel. En daar spelen dezelfde scènes zich af.

Uiteindelijk komt het bevel om aan boord van het zweefvliegtuig te gaan. Met een zucht van verlichting maken we de riemen vast, de deuren worden gesloten, en vervolgens wachten we op de tractor die ons naar de startbaan zal slepen.

Als ik uit het raampje kijk, zie ik dat de eerste glider en het bijbehorende sleeptoeestel naar de startpositie rijden. RAF-mensen hebben de sleepkabel aan de Douglas Dakota en de vleugels van het zweefvliegtuig vastgemaakt. Daarna zwaait een officier met twee gele schijven. Het tweemotorige transporttoestel trekt eerst langzaam op, maar maakt allengs meer vaart. De sleepkabel trekt strak, en nu komt ook de glider in beweging. Na een honderd meter heeft het een behoorlijke vaart gekregen, en uiteindelijk bereiken de beide toestellen een snelheid van 150 kilometer per uur. Voor mij lijkt het of ze steeds kleiner worden. Daar gaat het zweefvliegtuig de lucht in. Nee, toch niet. Het raakt de grond weer. Gezien de afstand die

al afgelegd is, geloof ik nooit dat ze het luchtruim nog zullen kiezen. Ha, de glider gaat toch weer omhoog, en ook de wielen van het sleeptoestel zijn nu los van de aarde. Langzaam maar zeker stijgen de vliegtuigen op, en na verloop van tijd cirkelen ze boven het vliegveld. Inmiddels is de volgende combinatie aan de start begonnen.

Mijn gedachten en gebeden zijn bij de jongens in de toestellen die al in de lucht zijn. Ik hoop dat ze hun bestemming heelhuids bereiken. Ik weet dat ze ook voor ons de hemel zullen aanroepen.

Ons zweefvliegtuig is vastgehaakt achter de tractor en we hobbelen naar de startbaan toe. Er zijn nog tien wachtenden voor ons, en in de tussentijd stijgen steeds meer toestellen op. De lucht begint zwart te zien van gliders en C-47 sleeptoestellen.

Uiteindelijk wordt de sleepkabel aan ons vliegtuig vastgemaakt, en ik zie veel RAF-mannen en -vrouwen en luchtlandings soldaten die ons uitzwaaien. Ik ben ervan overtuigd dat ze ons het allerbeste in de wereld toewensen.

Ik wou dat ik nu een van hen was, en dat ik in Engeland moest blijven. Nu wij aan de beurt zijn om op te stijgen, voel ik me niet meer zo dapper als een uur geleden.

Eindelijk komen we in beweging, en geleidelijk aan maken we steeds meer vaart. Per seconde gaat het sneller. De luchtmachtbasis vliegt letterlijk voorbij. Het gebulder van de wind die op de zijkant van de glider beukt, is oorverdovend.

We beginnen op te stijgen, en als we eenmaal echt vliegen, zakt het geluid van de wind steeds verder weg. De herrie van de twee motoren van de Dakota is echter zo groot dat we moeten schreeuwen om ons verstaanbaar te maken.

Beneden ons zien we een boerderij. Op het erf staat een groepje mensen en kinderen die naar ons zwaaien. Ze zullen niet weten dat we op weg zijn om te helpen bij de bevrijding van Nederland, en misschien denken ze dat we met een oefening bezig zijn. We cirkelen nu boven het vliegveld, en op de grond zie ik op de startbaan een zweefvliegtuig en een sleeptoestel die pogen los te komen. Verderop zijn diverse gliders in beweging om positie te kiezen, in afwachting van hun beurt om het luchtruim te kiezen.

Rechts van ons vliegt een formatie zweefstoestellen en C-47s, en wij maken snelheid om ons daarbij te voegen. Vanachter het raampje ziet het er allemaal nog indrukwekkender uit dan vanaf de grond. Onder ons passeert de grote stad waar we gisteravond ons laatste uitje hadden. Ik zie auto's en een bus op de weg rijden, en ik herken de voornaamste gebouwen. Van zo'n hoge plek in de lucht lijkt het op een kinderkamer; de panden zien eruit als poppenhuizen, en de voertuigen hebben veel weg van mieren. Schijnbaar komen ze nauwelijks vooruit, maar dat komt door de snelheid waarmee wij vliegen.

We hebben de stad achter ons gelaten, en beneden ons zie ik nu het platteland. Een boer met twee paarden ploegt een akker om. Ik heb er wat voor over om beneden naast hem te staan en hem de hand te drukken. Maar eerlijk gezegd zou ik weigeren af te dalen als mij de kans werd geboden.

We zijn nu in een wolk terechtgekomen, en ik kan

niets anders zien dan een witte mist om ons heen. Alle kerels in de glider zien er vrolijk uit, en ik vraag me af waar ze met hun gedachten zijn. Uit de uitdrukking op hun gezicht zou je kunnen afleiden dat ze op weg zijn naar een voetbalwedstrijd. Hoe zou ik eruit zien? Ik geloof nooit dat ik net zo kalm lijk als de anderen, maar misschien verbeeld ik me dat maar.

Een doffe plof wekt me uit mijn dagdromerij. Meteen daarna doet een van de gliderpiloten de cockpitdeur open en zegt dat we onze helmen op moeten zetten. We moeten ons schrap zetten voor een noodlanding, want de sleepkabel is gebroken. Ik kijk naar buiten, maar omdat het nog steeds zeer mistig is, zie ik niets. Nu raak ik echt even van de kook; stel dat we boven een stad vliegen. Mijn God, wat een moment voor de sleepkabel om te breken!

Mijn hart houdt bijkans op met kloppen. Voor ons zie ik een hoogspanningsmast waarvan ik me afvraag of we er nog over heen kunnen vliegen. Het lukt, maar vlakbij is een weg, en de weide daarachter wordt begrensd door een haag. Ik hoop dat we die kunnen ontwijken. We danken God als we met wat bumpen en stoten op het weiland aan de grond komen. Rakelings zijn we langs een paar koeien gezeild. Uiteindelijk komen we tot stilstand op enkele tientallen meters van de heg. We verlaten het toestel en kussen de grond. Ik heb zin om de piloten te omhelzen uit dankbaarheid voor de voorbeeldige landing.

Na deze enerverende gebeurtenissen moet ik even gaan zitten en tot rust komen. Mijn hartslag gaat met sprongen op en neer, en onder in mijn maag heb ik een heel raar gevoel. We laden de motorfietsen uit. Een van de gliderpiloten trekt erop uit om de vliegbasis op te bellen en onze positie mee te delen. De bemanning van het sleeptoestel zal de verkeerstoren wel ingelicht hebben over het noodlot dat ons heeft getroffen.

Binnen korte tijd duiken een paar burgers en een politiemann op. De officier die de leiding heeft, praat even met de diender, en deze draait zich om en stuurt de civilisten weg.

Boven ons passeren sleeptoestellen en zweefvliegtuigen die op weg zijn naar Nederland. We zwaaien en wensen ze meer geluk toe dan wij hebben gehad. Omdat ze niets beters te doen hebben, nestelen sommige van ons zich onder de vleugels van de glider en doen een dutje. Anderen houden zich bezig met een kaartspelletje, terwijl we allemaal in afwachting zijn van de vrachtauto die ons terug naar het kamp zal brengen.

Een tijdje geleden had ik nog de wens om niet mee te hoeven doen met deze operatie, maar nu vind het bijzonder spijtig dat ons toestel zo'n pech heeft gehad. Ik wou dat ik nog steeds op weg was naar Nederland.

Noot van de redactie

Later die dag had soldaat Matodsley alsnog het geluk om in een vliegtuig op weg te gaan naar de Gelderse hoofdstad ... en aan te komen. Hij zou toch deelnemen aan wat later bekend werd als De Slag om Arnhem.